

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 31 (1959)

**Heft:** 2

  

**Artikel:** Les Américains vont construire 64000 km de nouvelles autoroutes et multiplier les garages à étages

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-124840>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Les Américains vont construire 64 000 km. de nouvelles autoroutes et multiplier les garages à étages

(Tiré de «La Journée du Bâtiment», Paris)

Dans la plupart des pays du monde, l'augmentation toujours constante du nombre des véhicules automobiles de toute catégorie a fait naître deux grands problèmes: celui de la circulation routière et celui du stationnement urbain. Le premier semble relativement plus facile à résoudre que le second. On élargit plus aisément une route qu'une rue.

En France, nous ne connaissons que trop bien la cohue des rentrées du dimanche soir à Paris, la circulation difficile sur certaines routes comme celles du Nord, et la quasi-impossibilité, dans le centre de presque toutes les grandes villes, de trouver une place le long d'un trottoir sans avoir à faire six fois le tour d'un pâté de maisons.

Aux Etats-Unis, où l'on dénombre actuellement 63 millions d'automobiles, le réseau routier ne répond plus qu'imparfaitement, depuis plusieurs années, aux nécessités d'une circulation accrue dans des proportions considérables. Il existe en Amérique de magnifiques autoroutes pour les grands itinéraires, mais les voies secondaires sont devenues insuffisantes en bien des endroits.

La question des grands travaux de construction routière, à laquelle le président Eisenhower porte un intérêt tout particulier, a été longtemps débattue en raison des dépenses considérables qu'elle implique. En 1956, le Congrès a approuvé le projet qui lui avait été soumis par les diverses commissions spécialisées. Les travaux, d'un coût de 38 millions de dollars, soit plus de 14 000 milliards de francs<sup>1</sup>, sont échelonnés sur treize ans. En 1969, les automobilistes américains disposeront de 64 000 km. de nouvelles routes à grande circulation, dites routes «inter-Etats».

Ces routes de grande largeur, à deux, trois ou quatre bandes dans chaque sens, avec des passages supérieurs et inférieurs aux croisements dangereux, constitueront un réseau qui reliera entre elles quarante-deux des quarante-huit capitales d'Etats et 209 des 237 villes de plus de 50 000 habitants. Alors que, pour les routes ordinaires, les dépenses sont partagées par moitié entre l'Etat intéressé et le Gouvernement fédéral, la construction des routes inter-Etats sera financée par le Gouvernement fédéral dans la proportion de 90 %.

D'où proviendront les fonds nécessaires? Du budget ordinaire des Travaux publics, auquel viendra s'ajouter le produit de taxes additionnelles perçues sur l'essence et les pneus. Les droits sur l'essence, qui sont actuellement de 2 cents par gallon, vont être portés à 3 cents, ce qui correspond à moins de 3 francs<sup>1</sup> par litre. Les droits sur

les pneus passeront de 11 à 18 cents par kilo, et la taxe de transaction sur les camions et autocars sera portée de 8 % à 10 %. On a calculé que l'incidence de ces taxes se traduirait, pour l'automobiliste américain, par une dépense supplémentaire annuelle de 8,6 dollars en moyenne, soit 3000 francs<sup>1</sup>, somme très minime si l'on tient compte du niveau particulièrement élevé des revenus aux Etats-Unis. Enfin, on estime que ces travaux provoqueront la création de cinq cent mille emplois nouveaux, tant dans la construction routière proprement dite que dans diverses industries connexes, notamment dans celle des machines telles que niveleuses, bétonneuses, asphaltieuses, rouleaux compresseurs, etc.

Le second problème est celui de la circulation et du stationnement dans les grandes villes. C'est un problème que la France connaît bien, et auquel il est difficile d'apporter chez nous une solution en raison du peu d'espace dont on dispose, dans les centres urbains, pour créer de vastes garages ou des parcs de stationnement, dont l'existence contribuerait à réduire dans de notables proportions l'encombrement de la voie publique.

Les villes américaines, après avoir poussé en hauteur au début du siècle, tendent aujourd'hui à s'agrandir en surface, à faire tache d'huile. Les Américains n'hésitent pas à aller résider loin des centres, puisqu'ils sont possesseurs d'automobiles dans la proportion d'une pour trois habitants, et ne craignent pas d'avoir à parcourir une assez grande distance pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail.

La demande de logements «en ville» ayant faibli en raison de cette décentralisation, bon nombre de vieux immeubles peuvent être rasés pour faire place à des parkings payants où on laisse sa voiture le matin pour la reprendre le soir. Dans l'ensemble des Etats-Unis, on en compte actuellement 2 800 000, dont 165 000 seulement ont été créés par les municipalités. C'est dire que l'exploitation commerciale privée des parcs de stationnement est rentable. Mais ce n'est là qu'une solution incomplète puisque le parking n'utilise que la surface du sol. C'est pourquoi on construit des garages de plus en plus nombreux, à étages multiples, avec ascenseurs, plaques tournantes, chariots transporteurs, rampes d'accès à sens unique pour la montée et la descente. Ces établissements sont aussi spacieux que possible afin de faciliter au maximum l'entrée et la sortie des voitures. La construction des garages est extrêmement florissante. En l'espace de quinze ans, l'investissement dans cette branche particulière du bâtiment a augmenté de 300 %.

<sup>1</sup> Francs français.